Analize și opinii

# Florian Fugasin: Cum falimentezi o companie de stat? CFR Călători, de exemplu.

Acum 29 minutes 19 Vizualizari 4 Timp de citire

OLYMPUS DIGITAL CAMERA

Mi-au venit niște rude de prin USofA. Și ca să viziteze prieteni și amintiri din tinerețile lor, și-au luat bilete la tren. Au avut multe drumuri de făcut.

Tare încântați erau că trenurile private sunt curate și la timp. Că uite că se poate, da' la stat nu se vrea, doar se fură.

Că ar trebui privatizat tot, zic ai mei.

Buuun… cât așteptăm pe peron, hai să le zic ceva:

1. Inițial, mai ales pe rutele cu navetiști, un tren avea 15-17 vagoane. Și primea de la stat o (una) subvenție.

A venit un anume guvern care acum are din nou reprezentant la Min. Transporturilor și a zis că trebuie să călătorim civilizat, cu doar 3-4 vagoane fiecare tren.

În numele civilizației avem acum (deja pot spune "aveam") pe aceeași rută 4 trenuri cu puține vagoane. Din care 3 sunt trenuri private, că e bună concurența.

Uite așa, din pix peste noapte statul român plătește pentru același traseu, același număr total de vagoane și același număr de călători 4 (patru) subvenții în loc de una. Ba chiar mai mult, per total, după cum o să vezi.

stat, declarate interregio (mai rapide).

Trenul privat declarat mai lent (fostul “personal”) primește subvenție mai mare decât cel de stat, că declarativ stă mai mult în operare. Dar face tot atât sau mai puțin decât trenul de stat.

Subvenția mai mare înseamnă bilete mai ieftine decât la stat, constată călătorii.

Bine, și de ce nu face și CFR Călători la fel?, mă întreabă unchiul meu american. Pentru că la nivelul Comunității Europene avem reguli, avem norme. O companie de stat ca CFR trebuie să aibă o anunită viteză medie (nu intru în detalii tehnice) atfel avem sancțiuni, nu mai ai voie să dai subvenții etc.

Asta #știai?

3. Dar privații au trenuri moderne, locomotive noi, mi se spune.

Îhâm… Din banii statului, din subvenții.

CFR primește 12 locomotive noi pentru toate cele 80% din traseele deservite. Privatul primește tot de la stat 13 locomotive subvenționate pentru cele 20% trasee deja rentabile.

În practică, tu vezi că toate trenurile private sunt moderne. Că doar nu prea ai drum la Dorohoi ca să schimbi la Leorda, de exemplu (cum am făcut eu toată copilăria).

4. E greu să subvenționezi atâtea trenuri de stat, nu? Abia după ce devin private se găsesc bani la realocarea bugetară.

Ia să vedem:

Pe 20 ianuarie ANUL ĂSTA, cât lumea era cu alegerile pe buze, s-au anulat 244 (!) de trenuri “de stat”. Că nu erau profitabile. Adică pe unele rute rentabile privații nu mai au concurență, iar alte rute noi au rămas complet fără transport feroviar. Iar la cererea zecilor de mii de navetiști din țară acolo vor apare trenuri private.

În septembrie, CFR Călători a mai desființat încă alte 80 de trenuri.

Zilele astea au mai fost desființate ALTE 103 trenuri de stat.

Deci 1 din 3 trenuri pe care le vedeai în Mersul trenurilor NU MAI EXISTĂ! Într-un singur an! Dar trenurile pe care le folosești la mare sau la munte au rămas, sunt curate, ai WiFi.

5. Investițiile prevăzute de CFR Infrastrucură și CFR Electrificare vor continua? Sigur.

Cine va beneficia de investițiile statului român? Trenurile private care rămân singuri operatori pe rutele rentabile, care primesc subvenție că rulează mai mult doar declarativ, care primesc locomotive și care au mai mulți clienți.

Uite AȘA trenurile private sunt mai moderne, ajung la timp și au manageri mai buni. Deci CFR, companie strategică mai ales în caz de vreun conflict, trebuie întâi desființată, strigă lumea. Mai ales ANUMITĂ lume…

Așa cum acum vajnica armată română are servicii de telecomunicații contractate pe bani de la Digi. Toată infrastructura fizică și “ne-bruiabilă” (scuzați limbajul) a Romtelecom (ulterior Telekom) fiind acum la alt operator privat. Deci în caz de conflict, dacă nu plătește abonamentele, armata o să transmită semnale cu fum. Dar să nu mai dau eu din casă… Deși aș putea scrie o carte și pe tema asta după ce am fost implicat puțin în găsirea contractului prin care statul a rămas cu doar 20% din privatizare, procent diluat ulterior artificial.

Dar, vorba colegilor mei de breaslă, habar nu am ce spun și mai sunt și putinist.

Autor: **Florian Fugasin**

Despre autor